

Aeroflot: hoz, martillo y matrícula de las Bermudas

GUERRA EN EUROPA

La principal aerolínea rusa, fundada hace 99 años mantiene símbolos soviéticos en toda su flota

La mayoría de sus aviones y los de otras compañías no están matriculados en ese país sino en un territorio británico de ultramar: Bermudas

[Guerra Ucrania - Rusia: última hora sobre Putin, en directo](#)



JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL

04/03/2022 06:00Actualizado a 04/03/2022 20:40

Fue a finales de febrero de 2020. Pocos días antes del confinamiento general en Europa, la compañía Aeroflot recibió su primer Airbus A350 en un acto celebrado en el centro de entregas del constructor en Toulouse. La incorporación de este modelo a la flota se aprovechó para modernizar la imagen de la compañía. En la actualización, se optó por mantener la hoz y el martillo 102 años después de su creación. Un símbolo de otros tiempos convertido en logotipo y pintado sobre el fuselaje del avión intercontinental más moderno de la compañía rusa.

La hoz y el martillo superpuestos, obra del artista Yevgeny Ivanovich Kamzolkin, representaron desde 1918 la unión del proletariado industrial y el campesinado. Estos elementos, junto a la estrella, formaron parte de la bandera de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, un país inmenso en el que la Aeroflot, fundada en 1923 como compañía estatal, volaba a placer y en régimen de monopolio.



Imagen de un avión de la compañía Aeroflot REGIS DUVIGNAU / Reuters

Una gigante de los cielos

Casi desde su arranque, Aeroflot se convirtió en la aerolínea más grande del mundo por número de empleados y aeronaves. Esto fue gracias a la ventaja de no tener competencia alguna en su territorio, un privilegio que disfrutó hasta 1992, cuando la URSS colapsó y el operador aéreo se dividió en algo más de 300 operadores de todo tipo. Muchas no aguantaron más que unos años.

La que se considera como su heredera, se centró sobre todo en vuelos internacionales, incluyendo muchos servicios de largo alcance y siguió manteniendo el nombre original, todo un icono de la aviación, que incluso aparece en algunas escenas de la película 2001: A Space Odyssey llevado por una astronave que une la tierra con la estación espacial 5.



Personal de la compañía Aeroflot Philippe MASCLET - MASTER FILMS

En sus primeras décadas de historia, los aviones con la hoz y el martillo lucían también matriculas alusivas: el código de país para unión soviética otorgado por la Organización de Aviación Civil Internacional fue CCCP- seguido de cinco cifras, sufijo que acabó cambiándose luego por el RA- de Rusia al liquidarse la unión política.

La Rusia postsoviética cambió radicalmente, aviación incluida: después de décadas siendo el motor de la industria aeronáutica del país, gracias a la compra de aviones a fabricantes como Antonov, Ilyushin o Yakovlev, la nueva Aeroflot dio el brazo a torcer y empezó a incorporar aviones occidentales como Boeing, Airbus, Canadair o Embraer a su flota, algo absolutamente impensables años atrás.

Registrados en Bermudas

El registro de aeronaves ruso sigue existiendo y todas las matriculas de los aviones matriculados allí siguen empezando por las letras RA- seguidas de un numeral. Sin embargo, quien se fije en los fuselajes de Aeroflot o de las grandes compañías rusas (ocho tienen flotas superiores a las 40 aeronaves) verá que en lugar de esa RA-, empiezan por VP-B o VP-Q, que son las matriculas de las Bermudas, un territorio británico de ultramar miembro de la comunidad del Caribe.

De este modo, hoz, martillo y registro de nacionalidad de un país caribeño a 8.000 kilómetros de Moscú, considerado paraíso fiscal por la UE hasta 2019, comparten fuselaje en docenas de aviones de aerolíneas rusas. ¿Cuál es la razón?



Avión de S7 Airlines Pascal PIGEYRE - MASTER FILMS

La respuesta nos la da Sergi Giménez Binder, socio de Augusta Abogados y uno de los letrados más reconocidos en el sector del derecho aeronáutico. “Actualmente las aerolíneas rusas tienen cerca de un millar de aviones de pasajeros en servicio. Lejos de lo que se puede pensar, tres cuartas partes no son propiedad de estas y están alquilados a firmas de leasing aeronáutico” indica Giménez a La Vanguardia.

El grueso de las empresas de alquiler de estas aeronaves tiene sede en Irlanda y son las principales beneficiarias de un convenio firmado en Ciudad del Cabo hace 22 años, que garantiza que, en caso de impagos, el propietario del avión pueda recuperarlo en un término razonable. “Hay muchos países adheridos a este convenio, lo que implica, por ejemplo, que si una operadora española, francesa o estadounidense tiene aviones alquilados a una financiera internacional, pueden registrar estas aeronaves en su estado, pues el propietario tiene plena confianza en una resolución de problemas. En Rusia las cosas funcionan de otro modo”, indica el letrado de Augusta abogados.

Entre los profesionales del ámbito de la aviación civil, Rusia es considerado como un territorio con cierto riesgo jurídico. Por ejemplo, nunca se ha querido adherir al convenio de Ciudad del Cabo, lo que, unido a un sistema legal muy enrevesado, tener matrícula de nacionalidad rusa no proporcionaba garantía suficiente a las empresas de alquiler de aeronaves en caso de reclamaciones.

Así, si Aeroflot, Rossiya, S7 o UT Air, cuatro de las principales aerolíneas rusas, quieren alquilar aviones, han de registrarlos en países que si sean firmantes y den garantías a la propiedad, como es el caso de Irlanda con la compañía Rossiya, que también tiene una división específica que opera para el gobierno ruso o de Bermudas para los Airbus y Boeing de Azur Air, la low cost Pobeda, o la siberiana S7 Airlines.

Una minoría local

Los únicos aviones comerciales que están matriculados en Rusia son los contados aparatos construidos en Estados Unidos, Canadá, Brasil o Europa occidental que son propiedad de las compañías locales, aun teniendo que pagar altas tasas por no ser producto nacional. También tienen matrícula rusa los aparatos de nueva generación Superjet 100 que fabrica la Corporación Irkut, fusión de las célebres marcas aeronáuticas Yakovlev y Sukhoi, aunque siguen siendo minoría frente a los occidentales.

Hace un siglo ni el político Vladímir Ilich Uliánov, alias Lenin ni el artista Yevgeny Ivanovich Kamzolkin podrían imaginar que un pequeño país caribeño de 54 km² estaría tan ligado al suyo por razones aeronáuticas por una de esas vueltas de la vida: de ser símbolo de la revolución y del pueblo a quedarse en logo 'vintage' y de la patria rusa a la obligada comodidad fiscal de Bermudas, que con el cierre de tantos espacios aéreos para estas aeronaves, quedan ahora aún más lejos.